DI UNA FERROVIA DA FIRENZE A RAVENNA E ALL'ADRIATICO

DI UNA FERROVIA

DA FIRENZE A RAVENNA E ALL'ADRIATICO.

DI UNA FERROVIA

DA FIRENZE A RAVENNA E ALL' ADRIATICO.

Leggemmo tempo fa nel giornale l'*Adriatico* di Ravenna, che una Società si sarebbe proposta di domandare formalmente al Governo la concessione di una ferrovia da Forlì a Firenze colla fiducia dell'assenso governativo. Oggi vi si annunzia che veramente la Società è formata, che la domanda è stata presentata, e ciò che più monta, senza impegno per parte del Governo di nessuna garanzia. Siccome la questione di una ferrovia tra la Toscana e le Romagne conta alcuni anni di vita, conta dei fatti rilevanti, ed ha una storia, così noi ci crediamo in dovere di consegnare alla pubblicità questa storia, perchè essendovi interessate due province, il Governo e la pubblica opinione restino pienamente illuminati.

Chi non conosce il bisogno che ha la Toscana dei grani, dei vini, delle canape, dei bestiami, e di tanti altri prodotti di industrie della Romagna? i tanti interessi che

legano le due province, l esteso numero dei loro abitanti, che giornalmente si tramutano dall'una nell'altra?

Di questi bisogni si penetrò il già Governo della Toscana, come si penetrò della importanza di una via ferrata, che ponesse in più stretto e facile contatto tra loro queste due province, col fare sparire la barriera dell'Appennino, che le separa

Ma il passaggio dell'Appennino mentre offriva più linee, in tutte però dove più dove meno si affacciavano difficoltà gravissime, a vincer le quali, e trovare il più comodo e facile andamento, si rendevano indispensabili degli studi esatti e profondi, e la scienza, l'opera e la sagacia di abili ed esperimentati ingegneri Quindi il Governo stesso col Decreto del 10 gennaio 1860, nell'atto che considerava le difficoltà di scegliere attraverso le montuose regioni dell'Appennino il più comodo e facile andamento per una strada ferrata, e l'opportunità di allacciare il maggior numero possibile di interessi, affidava poi ad una Commissione di Ingegneri, che nominava, l'incarico di confrontare le diverse linee che fossero state, o potessero esser studiate tra Firenze e le città della Romagna, di unire tutti gli studi già forniti nella indicata direzione, riscontrarne la esattezza, e completarli, per mettersi in grado di *proferire un giudizio*, nel quale sarebbe tenuto conto *della ricchezza* e *della popolazione* delle province, che si sarebbero dovute traversare Invitava poscia tutti i possessori di studi già fatti dei passi dell'Appen-

nino a trasmetterli al Governo colla promessa del rimborso delle spese vive incontrate nell'eseguire detti studi, e anche per le linee che non fossero rimaste preferite

Nè qui si arrestava quel Governo Nel 24 marzo successivo con altro Decreto concedeva ai Sigg Adami e Costa ne' nomi la facoltà di proseguire e ultimare la ferrata Aretina, e concedeva pure ad essi la facoltà di compire gli studi, e di attivare una ferrovia che unisse Firenze alle Romagne e all' Adriatico *secondo il progetto che sarebbe stato presentato dalla Commissione nominata col Decreto del 10 gennaio decorso, e approvato dal Governo,* giacchè la costruzione di questa linea era stata dal Governo medesimo riconosciuta utile e conveniente per la Toscana, e per l'Italia, ponendo tra le altre cose a carico dei Concessionari (Art 9) il *rimborso del costo degli studi da massima a coloro che gli avessero eseguiti,* a forma dell' Art 5 del Decreto predetto.

Lo scopo supremo del Governo tanto col primo che col secondo Decreto fu quello di operare secondo la *verità e la giustizia,* di trovare la linea migliore tra quelle che si presentavano, cioè la più facile e comoda, e la più utile per interesse dello Stato, per interesse del Commercio, delle industrie, e delle popolazioni delle due Provincie, per la ragione che le vie più facili e comode eccitano il movimento delle merci e delle persone col diminuire le spese di trasporto

Tre linee specialmente apparivano idonee, e venivano

vano con calore studiate di partenza comune da Pontassieve presso Firenze, dove fa capo la ferrata Aretina:

La linea per la Valle del Santerno a Imola,

La linea per la Valle del Lamone a Faenza,

La linea per la Valle del Montone a Forlì.

Sulle quali due ultime, come più degne di considerazione, molti furono e importanti gli studi eseguiti, e le memorie pubblicate da abili matematici per interesse dei Comuni da traversarsi, e delle Città alle quali le linee andavano a far capo.

Gli studi sulla linea faentina si uniformarono al concetto del Decreto, e tennero conto della ricchezza e popolazione della ricca e popolosa provincia del Mugello, posta alle falde del versante occidentale dell'Appennino, senza apprezzare la brevità della linea. All'opposto gli studi sulla linea forlivese si fondarono sul principio, o carattere di brevità, abbandonando quasi interamente il Mugello: mirarono alle merci, e non alla popolazione: si curarono del minor costo del trasporto delle prime, e non del minor costo del trasporto delle seconde, contro l'opinione del già ministro Prof. Iacini, dovere il Governo provvedere non solo al grande commercio ma ancora alla popolazione.

In questa lotta di principii gli studi della linea faentina vennero in gran parte modificati dietro il principio di brevità, allacciando però sempre la parte più ricca, popolosa e importante del Mugello, che la natura ha voluto collocare incontrastabilmente sulla linea faentina.

Apparvero allora le due linee rivali moventi da un punto comune, e quasi parallele, di una lunghezza pressochè eguale da Pontassieve a Faenza, da Pontassieve a Forlì. Apparve la galleria appenninica della prima, accettando il progetto del massimo sotterraneo, di metri 3600, in *perfetto livello*, e la perforazione complessiva su tutta la linea di metri 6500, senza eccedere metri 555 nella sua massima elevazione sul mare. Apparve la galleria della seconda, accettando il progetto del minimo sotterraneo, di metri 4700, *in salita* (*) non meno che del 20 per 1000, e la perforazione complessiva su tutta la linea di metri 11,000, raggiungendo la massima elevazione sul mare a metri 612, e così superando di oltre 50 metri il punto culminante della linea faentina. Apparve la popolazione *rigorosamente traversata* da questa, e compresa la sola città di Faenza, di 101,949 abitanti, la popolazione rigorosamente traversata dalla forlivese, compresa la sola città di Forlì, di 67,228 abitanti; senza tener conto, nè per una linea nè per l'altra, della popolazione che fiancheggia le linee, che pure potrebbe goderne, e lasciata poi da parte la fantasmagoria delle grosse cifre che vadano a pescar popolazione sulle rive del Po e del Rubicone.

Ma la discussione sollevatasi tra i due matematici, autori dei due progetti, portò naturalmente alla indagine

(*) Les fortes pentes sont plus nuisibles dans les souterrains, que dans toute autre partie du chemin.

(PERRONNET)

minuta delle due operazioni Errori gravissimi di livellazione furono scoperti in quella del matematico forlivese, poichè le linee date per superficiali furono trovate sotterranee per 40, e 100 metri Fu imperizia o malizia? non vogliamo saperlo Sappiamo solo che tale scoperta fu un colpo di lancia che precipitò l'autore e il suo progetto nella bolgia Dantesca di Anselmo da Lucca.

Intanto la Commissione Governativa, la quale aveva già percorse tutte le linee studiate, esaminati i passi dell'Appennino, e le Valli della Romagna Toscana del versante orientale di esso, le qualità dei terreni e dei materiali per costruzione che possedevano, raccoglieva le memorie a stampa, i progetti e tutti i lavori in proposito, per porsi in grado di proferire un giorno il suo giudizio sulla scelta della linea migliore.

A questo punto avveniva un fatto degno di nota, perchè sta a conferma della miseria delle umane passioni che attacca anche gli animi più nobili ed elevati Un propugnatore della linea faentina presentavasi un giorno, per dir qualche parola di lode a favore di lei a un Ministro che doveva voler necessariamente il religioso adempimento del Decreto del 10 gennaio, perchè informato dalla pura giustizia; ma quel Ministro, chi lo crederebbe? adiravasi a quelle parole Sventuratamente però quell'ira inqualificabile serviva a suggellare le voci correnti allora nel pubblico di parzialità, di favoritismo, di strette di mano, di *enterite cordiale* con i cavalieri, i conti, i patrizi, i

marchesi, i professori, i senatori, con tutta insomma la caterva della aristocrazia ciondolata forlivese. E le voci non erano senza un certo peso, perchè dal lato della linea faentina non stavano nè intriganti nè protettori, ma un popolo laborioso, industrioso, numeroso e ricco, ma popolo solo, colla bandiera alta però della verità, e della giustizia.

Oggi è noto il voto della Commissione: la linea migliore è segnalata, e la scelta cade sulla linea faentina. *Eureka*, — la natura l'aveva già destinata, e il giudizio degli uomini non ha fatto che confermare la destinazione della natura.

Quando dunque al Governo del Re sia per piacere di attivare una via ferrata, che congiunga Firenze a Ravenna e all'Adriatico, egli non può declinare dalla linea faentina altamente proclamata per migliore. La Commissione le accorda la preferenza sopra tutte le linee rivali, perchè dal lato tecnico nulla lascia da desiderare, e dal lato statistico traversa località ricche di industria e di popolazione, e si presta mirabilmente al commercio tra le due provincie, giacchè abbracciando il Mugello, e sboccando a piccola distanza da Castel Bolognese nella via ferrata di Lugo e Bagnacavallo, centro del commercio delle Romagne, va direttamente a raggiungere Ravenna e l'Adriatico, scopo e meta suprema della linea e del concetto governativo.

Ma se la verità e la giustizia sono belle, sono altresì

nude come una statua greca, e quel che è peggio, col fato addosso di esser sempre perseguitate e combattute dall' errore, dall'intrigo, e dalla malizia degli uomini

Ed ecco che odorato appena il voto contrario della Commissione, i Forlimani improvvisano una società, che a tutta corsa si slancia verso il Ministro dei lavori pubblici, e gli domanda la concessione della linea forlivese, e gli fa l'offerta abbagliante di costruirla a tutte sue spese rischio e pericolo. *Timeo Donaos, et dona ferentes.*

Questa società dunque si impipa (si pordoni questa viva parola del popolo Toscano) del Decreto del già Governo della Toscana, quasi fosse un Decreto di Pulcinella, o almeno almeno di quel Sovrano i di cui decreti non duravano che tre giorni; si impipa della giustizia, della Commissione, e del suo giudizio, della inferiorità, delle difficoltà, del maggior costo della linea forlivese, della garanzia del Governo, si impipa insomma di tutto e di tutti. Eppure un giorno fu stampato su quella linea il marchio di riprovazione dal celebre Stephenson, chiamatovi a visitarla da un Principe Russo: eppure la caduta nella bolgia Dantesca del suo matematico ha reso notissimo il fallito progetto: eppure sono troppo note la istabilità del terreno, le sue crete, la mancanza di materiali per costruzione, salvi però i suoi *sassi teneri* di Castrocaro, tanto magnificati da un apologista forlivese, e cavaliere.

Ma questa Società che s'impipa di tutto, si impiperà ella ancora dei capitalisti? Certamente usciranno i pro-

grammi ampollosi, si soneranno le trombe per i redditi favolosi; ma il discredito della linea che le imprime sulla fronte il voto della Commissione, la concorrenza della ferrovia Bologna-Pistoia, la coscienza pubblica che quel tronco di via non potrà mai essere nè una via inglese, o francese, o neppure una Firenze-Livorno, credete voi che chiameranno i capitalisti, gente incredula, paurosa, retrograda con i loro milioni? e il deposito dei due milioni che voleva il Decreto del 24 marzo sarà egli probabile? Ci vorrebbe la più infantile ingenuità per crederlo! Alla società però nulla importa di tutto questo. A lei importa soltanto di carpire un Decreto di concessione, importa la scelta della linea di Forlì. Allora il giuoco de' bussolotti sarà compito, e tutti contenti. Ma allora perchè veramente la strada si effettui, e la concessione non resti una lettera morta, sarà giuoco forza l'intervento e la garanzia del Governo. Ed ecco che coloro che avranno sudato, e speso somme rilevanti per trovare una linea buona, avranno giuocato a vinci-perdi, perchè la linea buona nel fango, e la cattiva in trionfo. Storie vecchie rivestite a nuovo!

A siffatti tranelli ed intrighi, che trapelano da quella domanda, come la superbia trapelava dai buchi del mantello di Diogene, noi confidiamo però che non saranno presi nè i ministri del Re Galantuomo, nè i rappresentanti della nazione: essi non possono che volere e fare il bene dei popoli, che è la loro legge suprema. Attenga pure la scelta ai Ministri, ma è loro dovere impre-

scrittibile però di scegliere la linea migliore. Sarebbe egli possibile che nei fasti parlamentari italiani si leggesse, che un giorno un Ministro del Re Galantuomo si presentava al Parlamento con in bocca il *video meliora, proboque, deteriora sequor?* coll' annunziare peggiore la linea di Forlì, ma concederla nonostante, perchè piaceva a certi messeri, perchè nulla garantiva il Governo? come se alle popolazioni tornasse più conto avere strade cattive per non pagare, che pagare per averle buone. Questi fatti non saranno possibili nè in presenza della giustizia, nè in presenza di un Parlamento, nè in presenza della pubblica opinione.

Ma ciò che più di tutto resta inesplicabile e incredibile a imaginarsi si è, che in pieno secolo di fame di oro, e quando tutto si fa per l'oro, sorga una società concessionaria la quale avendo innanzi una linea buona ed una cattiva, una facile e meno dispendiosa, l'altra condannata, difficile e più dispendiosa, pensatamente afferri la peggiore, e ciò che è più da stupirsi, a tutte sue spese, rischio e pericolo! O speculatori, banchieri e concessionari di vie ferrate dalle bramose canne, che dopo il pasto avete più fame di pria, eccovi uno spettacolo nuovo, una società ingenua nel secolo XIX, da farvi trasecolare se non ridere. Donde muove, e dove va egli questo smisurato disinteresse? Sarebbe patriottismo per la patria Forlì? Non sapete voi che voler regalare allo Stato una cattiva strada per utile di un municipio non è patriottismo, ma esoso egoismo?

A voi Società modello di disenteresse, noi faremmo, se lo permettete, una domanda così alla buona, e da popolani. Perchè mo vi attaccate al peggio, e non al meglio? Perchè non domandate al Governo, per esercitarvi tutta la vostra filantropia e il vostro disinteresse, piuttosto la linea faentina giudicata dagli uomini dell' arte migliore, più facile, e così meno dispendiosa, più accreditata, che traversa più popolazione, e ciò che importa, *corre quasi direttamente* al centro delle Romagne e a Ravenna? La vostra forlivese da Pontassieve si arresta a Forlì se volete portar le merci e le persone a Ravenna siete obbligati a percorrere **20** chil più di via, toccando Faenza e Castelbolognese, perchè crediamo che nessun Ministro di mente sana vorrà fare un nuovo tronco di **25** chil. da Forlì a Ravenna quando già ve ne è uno Ora questi **20** chil. di maggior lunghezza di via come li cucinate voi col principio di brevità che gli apologisti forlivesi strombazzarono ai quattro venti? Le merci e le persone costeranno più di trasporto. Ma questa è una mentita al principio vostro, o apologisti: voi colla stessa lancia ferite il tallone del vostro Achille. Sta bene e se mi torna, ne dico corna, diceva Girella

Ma Voi che dovete attendere coscenziosamente alla scelta delle linee per ferrovie, guardatevi dalle attrazioni magnetiche delle passioni e degli egoismi municipali. Guai a una scelta cattiva! si va di abisso in abisso Vi sarebbe egli un Ministro o un Governo che potesse oggi da

senno scegliere la linea Bologna-Pistoia? tentare l'alpe della Porretta, la celebre tomba di uomini e di milioni? ordinar lavori su terreni instabili, in mezzo a fiumi di acque, seppellire i viaggiatori nelle tenebre di 40 sotterranei, e poi sollevarli fino alle nubi sopra ponti viadotti aerei e paurosi? Noi nol crediamo pure l'Austria e i suoi Pascià italiani lo vollero, sebbene la pubblica opinione gridasse la crociata contro la scelta di quella linea, sebbene gli avvertimenti spinti fino alla Commissione internazionale le dicessero, che da Bologna si poteva scendere per la pianura o fino a Imola, o fino a Faenza, e di là imboccando una di quelle valli passare in Toscana con facilità e minimo dispendio Ma l'Austria sempre fatale all'Italia doveva lasciarle una eredità fatale! Ma il male è fatto, e il peggio si è che le cattive scelte fatte dai Governi, si scontano colla borsa dei popoli

Ora il Governo del Re ha sotto gli occhi i Decreti del 10 gennaio e 27 marzo 1860 del Governo della Toscana, e un Voto che sostanzialmente ne forma il complemento, e che accorda la preferenza alla linea faentina, ed ha pure sotto gli occhi la domanda della società per la concessione della linea forlivese, posposta dalla Commissione. In questa situazione noi facciamo al Governo una domanda torna più conto alle popolazioni, al commercio e allo Stato di avere una buona strada, e contribuire apertamente colla garanzia, o non contribuire *apparentemente*, ed avere una strada cattiva? I Decreti del Governo della Toscana

a cui sono legati tanti interessi sono essi aboliti, o no? se nol sono, perchè non si adempiono?

Or dunque i Comuni interessati nella linea già dichiarata preferibile, la quale perduto ogni carattere di municipalismo, è divenuta linea da prescegliersi dal Governo stesso, linea che interessa direttamente la Toscana e le Romagne, le loro popolazioni, le loro industrie e il loro commercio, alzano coraggiosamente la bandiera della giustizia in faccia al Governo, al Parlamento ed alla Nazione, e reclamano l'adempimento dei due Decreti tuttora in vigore contro le pretese, e le insidie dell'egoismo e dell'intrigo. Essi chiamano a soccorso la pubblica opinione che è la grande propugnatrice del vero e del giusto, ed essi ripetono ai Ministri del Re Galantuomo: la verità innanzi all'intrigo, il meglio innanzi al peggio, la linea faentina innanzi alla forlivese, la giustizia innanzi tutto